

PROF. ING. E. COEN CAGLI

L'OPERA DEGLI ITALIANI NEL MONTENEGRO

ESTRATTO DALLA RIVISTA "NUOVA ANTOLOGIA" - 1° SETTEMBRE 1910

ISTITUTO VENETO DI ARTI GRAFICHE - VENEZIA



PROVINCIA DI TORINO
BIBLIOTECA

Legato **Anselmi**

04. - b.

504

PROF. ING. COEN CAGLI



L'OPERA DEGLI ITA-
LIANI NEL MONTE-
NEGRO

ESTRATTO DALLA RIVISTA "NUOVA ANTOLOGIA" - 1° SETTEMBRE 1910



ISTITUTO VENETO DI ARTI GRAFICHE - VENEZIA



PROPRIETÀ LETTERARIA



LA NUOVA ANTIVARI.

La elevazione a Reame del Principato di Montenegro, le solenni feste giubilarie pel 50° anniversario dell'assunzione al trono dell'augusto Suo principe Nicola I Petrovich Niegosch, anche una volta richiamavano or non è molto, gli sguardi di tutta Europa sul piccolo Stato; e più d'ogni altro a quegli avvenimenti interessavasi il popolo italiano, pei vincoli ormai stretti e tenaci che da tempo lo legano ai figli della Crnagora, vincoli di dinastie regnanti, care al cuore dei due popoli, cui altri vincoli sono venuti aggiungendosi sui campi della pacifica operosità.

Non v'ha ormai chi ignori l'importanza politica del piccolo Principato, che due anni or sono sapeva con tanta risoluta fermezza opporsi alla violazione del trattato di Berlino da parte della potente sua vicina. Basta d'altronde gettare uno sguardo sulla carta dei Balcani, per vedere quale ostacolo esso rappresenti al « Drang nach Süden » pangermanista, coadiuvato in ciò efficacemente dal non lontano paese che con esso ha comuni la lingua e i costumi e l'ardire, il Regno di Serbia.

Stretto fra gli opposti confini dei due paesi, s'insinua, a guisa di cuneo, il Sangiaccato di Novi-Bazar, al cui vertice sbocca l'ultima conquista territoriale della Monarchia. Dirà il futuro se alla politica espansionistica austriaca basterà lo sfogo del conquistato sbocco, o se essa non tornerà all'attacco, tentando di smuovere le pareti di quella specie di imbuto - che, forti del loro diritto, certo sapranno opporre ad ogni sopruso la più fiera resistenza.

Ma quasi sconosciuto in tutto, era fino a poco fa il movimento economico del Principato; movimento promosso ed incessantemente incoraggiato e con forza voluto da quello stesso Principe che, attraverso atti di leggendario valore, aveva saputo condurre il suo popolo ad infranger le secolari catene, a strappare al secolare nemico un lembo di mare - mercede ben meritata a quel supremo atto d'eroismo, che parve miracolo e fu glorioso epilogo dell'ultima sua guerra contro il Turco. Con quello strappo una nuova vita schiudevasi al piccolo Stato; a lui si apriva finalmente la via ad un avvenire di progresso e di prosperità, quantunque il trattato di Berlino crudelmente menomasse poi la conquista, sottraendo al Principato una parte del territorio pagato a prezzo di tanto sangue e imponendo al libero dominio sulla costa conquistata, la servitù della soggezione alla polizia marittima austriaca.

L'annessione della Bosnia-Erzegovina, se fu un grave colpo per i patrioti della Grande Serbia, valse però a sopprimere anche quell'ultimo vincolo. Il Montenegro, col fiero suo atteggiamento e sotto l'abile guida del suo Principe, ha saputo trarne inestimabile vantaggio: esso è oggi veramente, interamente libero, e nell'ora di pace e di libertà conseguita con tanto sacrificio e tanto valore, cerca sicuramente la sua via verso il sospirato progresso.

Le origini delle imprese italiane.

Il trattato di Berlino aveva posto l'Austria in una condizione di diritto e di fatto assolutamente privilegiata di fronte al Montenegro; e a niuna potenza quindi più che all'Austria poteva premere di completare quella specie di sovranità che le era stata riconosciuta, fornendo al paese i mezzi necessari per attivar la serie di imprese che il Principe aveva già ideate come primo passo verso quello sviluppo economico che stava

ormai in cima alle sue cure e doveva essere il primo frutto della conquistata libertà politica. E lunghe trattative corsero fra i Gabinetti di Cettigne e di Vienna; ma non isfuggivano al Principe i pericoli da cui l'aiuto della vicina Monarchia sarebbe stato circondato, sì ch'egli poi finì per affidarsi con sicura preferenza, al capitale e al lavoro italiani.

Nè poteva essere altrimenti. La politica dell'Austria era troppo chiara ed evidente, anche in quei primi anni di libertà del Montenegro, quando ben pochi avrebbero potuto immaginare che in giorni non lontani sarebbe avvenuta l'annessione delle provincie amministrate. L'Austria, d'altra parte, cadde nell'errore di credere il Montenegro indispensabilmente legato alle sue industrie e ai suoi commerci, asservito definitivamente a quel monopolio commerciale di cui era riuscita ad assicurarsi la continuazione, dopo il trattato di Berlino, con la costruzione della strada da Cattaro a Cettigne, inaugurata nel 1882. Tanto essa lo credette, che quando, in segno di protesta per la proclamata annessione delle due provincie serbe, fu in Montenegro dichiarato il boicottaggio a tutte le merci di provenienza austriaca ed ungherese, l'Austria non dubitò un istante che il Montenegro avrebbe ben presto deposte le armi, per tornare ai suoi mercati. Ma non contava essa che il piccolo popolo non sarebbesi mostrato men fiero sui campi delle lotte economiche che non lo fosse stato su quelli della guerra. Il Montenegro infatti, dal giorno stesso in cui dichiarava il boicottaggio alle merci della vicina Monarchia, volgevasi a cercare su altri mercati tutto quanto occorreva alla sua vita economica interna e stabiliva rapporti che oggi ancora durano e indubbiamente continueranno anche quando tra i due paesi sarà ristabilito un trattato di commercio.

Ad asservire il Principato ai propri fini espansionisti, l'Austria avrebbe voluto penetrarvi con concessioni di opere pubbliche e di servizi, che in sua mano avrebbero finito per costituire una vera ipoteca politica ed economica sul paese. Così, mentre trattava con la Turchia per ottenere la costruzione della linea ferroviaria longitudinale nel Sangiaccato di Novi-Bazar, col prolungamento della rete bosniaca, esercitava le pressioni più vive sul Montenegro per strappargli il consenso di prolungare la linea litoranea dalmata attraverso il Primorije, per Antivari e Dulcigno, fino a Scutari: con che sarebbe riuscita ad asserragliare l'intero Principato in un cerchio di ferro.

Ben lo compresero il Montenegro ed il suo Principe, cui troppo era nota la secolare politica del vicino Impero, e alle insistenti premure dell'Austria, costantemente essi opposero difficoltà di ogni ordine e categorici rifiuti.

Pochi in Italia seguirono con vigile attenzione le vicende di quelle trattative, ove erano in giuoco, da un lato, le cupidigie, di un potente Stato, e d'altro lato le ansie di un minuscolo paese, che dibattevasi tra l'acuta brama di progresso, l'impotenza dei suoi mezzi e un fero bisogno di assoluta indipendenza. Ma quei pochi seppero con vivida intelligenza vedere tutti i vantaggi che al commercio italiano e al progresso economico montenegrino potevano derivare da quella situazione. Nulla aveva il Montenegro da temere dal nostro paese, che come esso aveva conosciute le angosce dell'oppressione e le lotte per la libertà, che aveva con lui comuni profondi sentimenti e che se aspirava a intensificare i suoi rapporti con l'opposta sponda, non era da altro mosso, che dal desiderio di rafforzare i benefici di una libertà da esso stesso conquistata a sì caro prezzo e gelosamente custodita - con l'espansione dei suoi commerci e delle sue industrie, preparandosi nuovi mercati e nuove vie di comunicazione con essi.

I vincoli di parentela felicemente stretti fra le due Case regnanti maggiormente vennero a facilitare il compito di quei pochi, e il Principato, volenteroso e confidente, accettò l'offerta che gli veniva dall'Italia.

Di quei pochi costituivano il nucleo tre uomini di singolare valore: un illustre costruttore, l'on. sen. ing. Roberto Paganini; un'ardente patriotta, il conte Piero Foscari; ed un conoscitore profondo dei paesi balcanici, dotato delle più eminenti qualità d'ingegno e di attività, il comm. Giuseppe Volpi. Ad essi è dovuta ogni iniziativa, ad essi il merito di aver assicurata la posizione che oggi l'Italia gode sull'opposta riva montenegrina. Più tardi il conte Foscari dovette, con la sua elezione a deputato al Parlamento, volgere in altri campi la sua diretta attività, pur continuando ad essere parte cospicua nella compagine finanziaria dell'impresa col suo concorso iniziata; e rimasero sulla breccia a condurre le trattative a termine e ad attuare poi l'ardito programma il sen. Paganini e il comm. Volpi. D'altro canto non erano al certo sfuggite le vicende del piccolo Stato al Governo italiano, che attento ne aveva seguito i primi passi verso un avvenire di progresso, e

con vigile premura seguiva poi le lotte e le difficoltà tra cui dibattevansi le sue aspirazioni, fino alla loro fase risolutiva, felicemente compiutasi mentre era ministro degli affari esteri in Italia l'on. Tommaso Tittoni e ministro plenipotenziario a Cettigne il marchese Cusani-Confalonieri, oggi ambasciatore di S. M. il Re a Washington.

E il successo onde le iniziative italiane furono poi coronate appare oggi tanto più significativo quando si pensi alla sproporzione enorme fra i mezzi personalmente offerti con patriottico slancio, ma con ben limitata speranza di materiale vantaggio, da pochi italiani, e quelli di cui poteva disporre - a fini ben diversi - la pertinace concorrenza della potente Monarchia austriaca.

Delle prime trattative corse fra il Montenegro e il piccolo gruppo di Italiani, attivamente volle occuparsi lo stesso Principe, e anche dopo aver concessa al suo popolo la Costituzione, affidando il governo della pubblica cosa ad un Gabinetto di sua fiducia, non cessò di interessarsi al loro svolgimento e di intervenire, quando gli parve necessario, sino ad assicurare in via definitiva l'attuazione di quelle imprese che dovevano dare finalmente modo al popolo montenegrino di evolvere in altri campi la naturale sua energia combattiva.

Il Monopolio Tabacchi.

La prima impresa, sorta da quelle iniziative e portata a compimento dall'opera comune di Italiani e Montenegrini, fu l'impianto della Regia cointeressata dei tabacchi del Montenegro e la costruzione della grande Manifattura dei tabacchi di produzione indigena, eretta a Podgoritza - la città più ricca e più popolosa del Montenegro, che sorge in riva alla Moratcha, sull'orlo della celebrata piana della Zeta.

L'impresa non era facile, e il solo fatto di sostituire al regime della libera produzione del tabacco quello del monopolio, in un paese ove tutti fumano, non poteva certamente a meno di farle incontrare ostilità vivissime, quantunque essa procedesse da ragioni e mirasse a scopi tanto lontani da viste puramente fiscali.

La coltivazione dei tabacchi era generalmente esercitata nel Montenegro in modo affatto irrazionale; i più primordiali sistemi erano seguiti nella loro manipolazione e i prodotti non

offrivano al consumatore nè stabilità di tipi, nè quelle qualità che il suolo, mirabilmente adatto, avrebbe potuto assicurare.

La Regia cointeressata dei tabacchi (1), concessionaria del monopolio per un periodo di 25 anni, mirò appunto ad assicurare al Montenegro tutti i benefici che le naturali condizioni del suolo potevano offrire in quel ramo dell'agricoltura, con vantaggio tanto del coltivatore, quanto del consumatore, istituendo un gran numero di campi sperimentali - sui quali trovò impiego qualche centinaio di coltivatori leccesi - e applicando nell'attuazione dell'impresa tutta una serie di programmi agricoli e industriali, che hanno avuto virtù di portare effettivamente la coltura del tabacco in Montenegro ad un mirabile grado di perfezione e di farne un'industria nazionale di primo ordine, i cui prodotti, oltre che rispondere ad ogni maggiore esigenza locale, hanno già trovata la via ad una abbondante esportazione. E così la Regia è riuscita, nel volger di pochi anni, con opera paziente ed energica, a debellare ogni istintiva avversione da parte del consumatore e a vincere ogni difficoltà. E mentre faceva salire il prezzo d'acquisto del tabacco grezzo, perveniva ad offrire al fumatore, pur con un totale consumo interno necessariamente molto limitato - dappoichè la popolazione dell'intero Montenegro non raggiunge i 250,000 abitanti - prodotti eccellenti a prezzi bassissimi (2).

La Manifattura di Podgoritzza, cominciata nel 1903, è stata compiuta nel 1905. Lo stabilimento, che occupa con le sue dipendenze una superficie di metri quadrati 7 mila, è diviso in due grandi reparti. Nel primo, costituente l'*Agenzia*, sono raccolti tutti i servizi relativi alla lavorazione dei tabacchi grezzi:

(1) Società anonima montenegrina col capitale interamente versato di corone 2,500,000, fornito tutto da azionisti italiani.

Presidente e consigliere delegato della Società sono l'on. sen. ing. Roberto Paganini e il comm. Giuseppe Volpi. Sono consiglieri i signori: co: Antonio Revedin, comm. Tito Braidà, on. co. Piero Foscari, cav. avv. Ugo Pantaleo, on. co. comm. Nicolò Papadopoli e comm. Giuseppe Toeplitz; revisori dei conti i signori: nob. cav. Augusto Bellato e cav. Angelo Sperti. Fa inoltre parte del Consiglio d'amministrazione un commissario nominato dal Governo montenegrino, munito dei più vasti poteri di controllo. Tale carica è attualmente occupata da S. E. l'ing. Marco Giukanovich, presidente della Skouptchina e presidente del Consiglio di Stato.

Gli stabilimenti ed impianti dell'Azienda sono stati progettati dall'ing. Veneziani delle Regie Privative italiane, e dirette dal compianto ing. Figliola Giuseppe, direttore nella stessa Amministrazione, coadiuvato dall'ing. Vittorio Paganini.

(2) Basti dire, infatti, che le sigarette di qualità meno eletta si vendono ai depositi a corone 9 al chilogramma (1000 sigarette), e che i trinciati di quarta e quinta qualità si vendono rispettivamente a corone 3.60 e corone 1.45 al chilogramma mentre, ad esempio, il monopolio serbo, che è quello che produce manufatti che più assomigliano ai prodotti montenegrini, vende le sigarette di ultima qualità a 20 franchi al chilogramma e l'ultima sua classe di trinciato a 10 franchi al chilogramma. In egual modo le sigarette e i trinciati di qualità eletta ed elettissima sono venduti in Montenegro a prezzi molto bassi e non confrontabili assolutamente con quelli di altre Regie.

cernita e compera delle foglie, classificazione, spianamento, formazione delle balle, fermentazione, magazzini di deposito, ecc. La lavorazione è in massima parte eseguita da centinaia di ragazze del paese, pazientemente istruite da personale italiano, sotto la direzione sapiente del dott. Tito Bucolini, ispettore della Regia italiana, coadiuvato da altri egregi funzionari, fra i quali il dott. Gigli e il dott. Paviolo. Nel secondo riparto costituente la *Manifattura* propriamente detta, sono raccolte le macchine per la preparazione dei trinciati, delle sigarette, dei tabacchi da fiuto e da pipa.

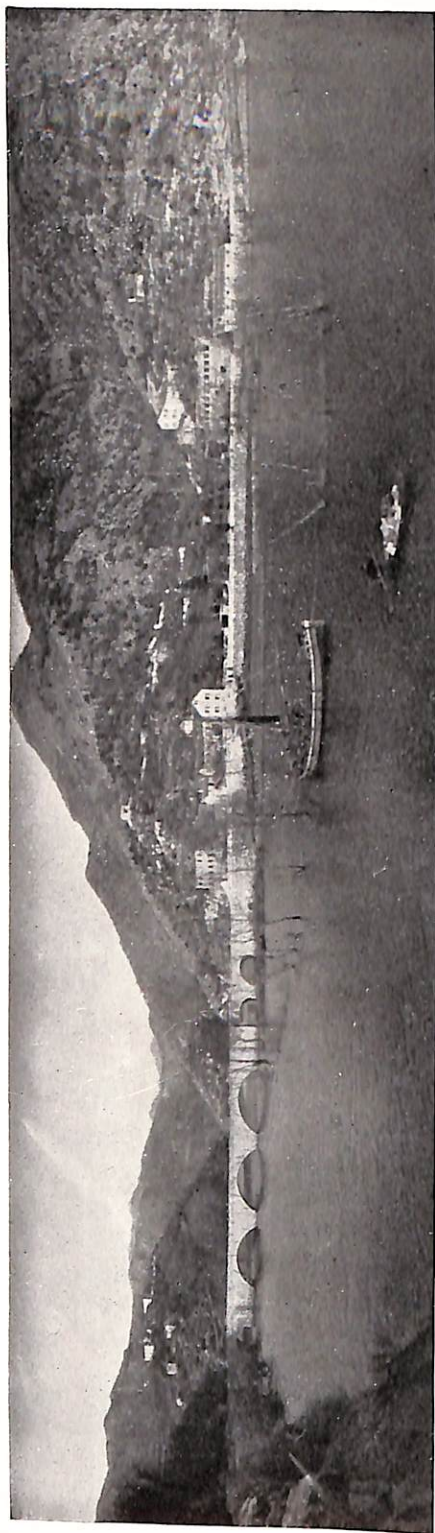
Le macchine operatrici sono tutte azionate mediante l'energia elettrica prodotta da due generatrici, accoppiate ciascuna ad un motore a gaz povero. Il macchinario comprende: varie trinciatrici grandi ed altre piccole per il taglio turco, quattro impacchettatrici « Rose » e due macchine da sigarette, capaci di produrre ciascuna 200,000 sigarette al giorno. Lo stabilimento è tutto illuminato elettricamente, è munito di un completo impianto di riscaldamento a termosifone, di essicatori e inumiditori a vapore, di ascensori, di officine di riparazione e d'ogni altro impianto accessorio atto a garantire un funzionamento sotto ogni riguardo perfetto.

La Regia possiede poi ad Antivari altra vastissima agenzia, che provvede all'acquisto, alla lavorazione e al deposito dei tabacchi provenienti da tutta la regione a ponente del lago di Scutari, ed ha infine vari magazzini di distribuzione stabiliti nei centri principali, quali Podgoritza, Cettigne, Niksic, Kolaschin e Antivari.

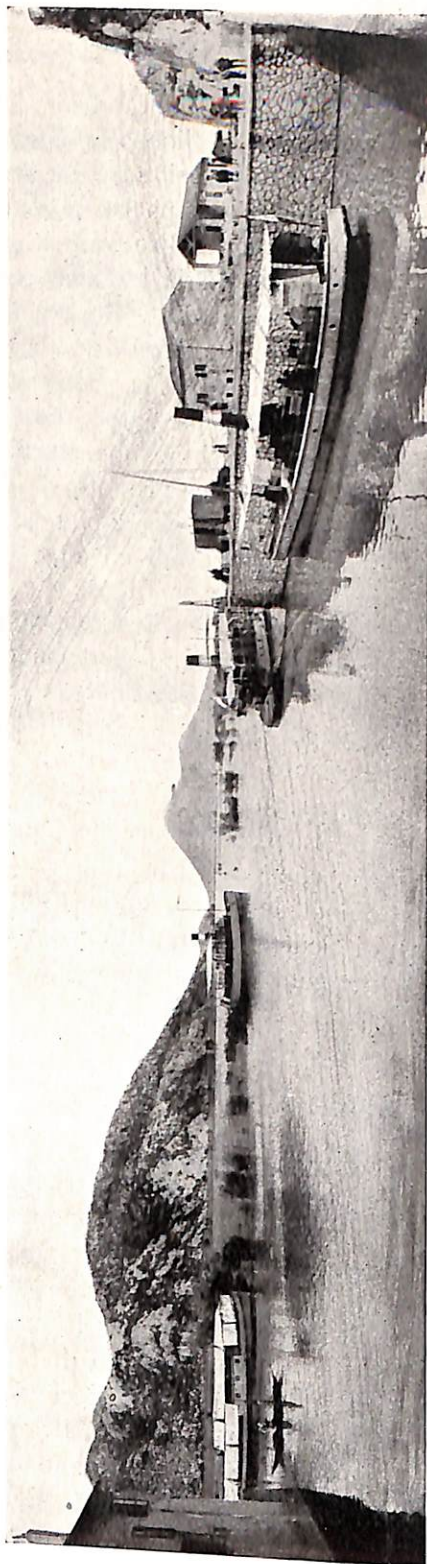
Il programma della Compagnia di Antivari.

Ma la Manifattura dei tabacchi non era ancora compiuta e posta in attività, che l'iniziativa e il capitale italiani, ormai felicemente accolti in montenegro e circondati di simpatia, volgevano ad altre e maggiori imprese. Un Sindacato italo-montenegrino, presieduto dal cc. Piero Foscari, già aveva ottenuto varie concessioni per la costruzione in Montenegro di ferrovie e per lo sfruttamento di boschi e di miniere.

Il comm. Volpi, secondato dall'on. Paganini e dallo stesso conte Foscari, concepì l'ardito disegno di assumere, d'accordo col Sindacato, parte delle concessioni ottenute, e di rilevare in pari tempo la concessione già accordata ad una Società



VEDUTA GENERALE DI RIJKA COLLA VILLA DEL RE NICOLA.



SCALO A VIR.

anglo-montenegrina per la navigazione a vapore sul lago di Scutari, e di intraprendere, mediante una nuova Società, un organico insieme di opere e di servizi atti ad assicurare al Montenegro, nelle sue comunicazioni interne e coll'estero e quindi allo sviluppo dei suoi commerci, quella indipendenza cui da tanto tempo aspirava e per la quale tanto a lungo aveva saputo resistere alle offerte e alle pressioni della vicina Monarchia.

Le trattative iniziate nella primavera del 1905, essendo presidente del Consiglio di Stato l'ing. Lazar Miouscovich, e proseguite nell'autunno di quello stesso anno, sulla base di concreti progetti tecnici e finanziari, continuate dopo la proclamazione della Costituzione con il primo Gabinetto responsabile nominato dal Principe, furono felicemente portate a termine, col consenso della Rappresentanza nazionale e con la sanzione principesca, nel giugno del 1906, mediante la stipulazione di un atto di convenzione che accordava alla nuova Società, costituitasi sotto il nome di *Compagnia di Antivari*, col capitale di 4 milioni di corone, la concessione dell'impianto e dell'esercizio per anni 60 del porto di Antivari, da erigersi a porto franco, con l'annessione di una vasta zona franca industriale, di una ferrovia da Antivari al lago di Scutari e di un servizio di navigazione sul lago stesso, con l'esclusività per l'impiego dei mezzi di trasporto a propulsione meccanica.

A costituire la nuova Società, con atto statutario del 7/20 dicembre 1905 il gruppo promotore chiamava a concorso i principali istituti industriali e finanziari d'Italia, che con atto altamente patriottico volenterosi vi aderirono (1).

Il programma che la Compagnia impegnavasi ad attuare

(1) Come azionisti della Società accorrevano, infatti, all'appello: la Banca Commerciale Italiana, per la più cospicua parte del capitale; la Banca Pisa; le ditte L. Marsaglia, R. Piaggio e figli, Vonwiller e C.o; e i signori: senatore Paganini, comm. Volpi, co. Piero Foscari, co. cav. ing. A. Corinaldi, comm. ing. Giuseppe Orlando, comm. Federico Selve, comm. Attilio Odero, comm. Marco Besso, senatore Treves dei Bonfili, co. Carlo di Edilio Raggio, comm. ing. Ernesto Breda, on. avv. Clemente Maraini, comm. Tommaso Bertarelli, comm. Marsaglia, comm. G. Timpini, co. senatore G. Rossi Martini, cav. Giorgio Mylius, comm. Cesare Trezza di Musella, on. comm. Luigi Canzi, comm. Guglielmo Marconi, comm. ing. Vittorio Ottolenghi, comm. Vico Mantegazza, nob. ing. Piero Piola Daverio, on. marchese Carlo Ottavio Cornaggia, comm. Ferdinando Cesaroni, barone Tristano Gallotti, comm. Vittorio Rolandi Ricci e il compianto senatore De Angelis.

A comporre poi il Consiglio di amministrazione venivano chiamati, oltre al presidente on. comm. ing. R. Paganini e al consigliere delegato comm. Volpi, gli on. march. C. O. Cornaggia, co. Piero Foscari e comm. Giuseppe Orlando, il comm. Vico Mantegazza, l'ing. comm. Vittorio Ottolenghi, il nob. ing. Piero Piola Daverio e il comm. Guglielmo Marconi, sostituito poi nel 1910, con l'ing. cav. Arrigo Gullini, capo di divisione nell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, come commissari del Governo montenegrino, fa inoltre parte del Consiglio S. E. l'ing. Marko Giukanovich, per il controllo tecnico.

era vasto ed irto di difficoltà. La costruzione di un porto nella rada di Antivari, aperta a tutti i venti, da libeccio a bora, a fondo melmoso, munita solo nella sua parte più interna di un minuscolo *mandracchio*, capace appena di dar ricetto a poche barche, soggetta al deposito dei materiali convogliati da un torrentello scendente impetuoso dalle estreme pendici del massiccio del Rumija e spalleggiata da una valle meravigliosa, ma incolta, e coperta in parte di acquitrini - fomenti di malaria - formati qua e là dal disordinato corso di quel torrente; la costruzione di una ferrovia attraverso il Primorije occupato da massicci carsici, che offrono il più tormentato dei paesaggi, e alla cui superficie le grandi frane s'alternano alle ghiaie e alle argille; lo stabilire sul lago di Scutari appropriate opere di approdo, atte ad assicurare in ogni tempo un diretto e rapido trasbordo, malgrado i dislivelli d'acqua che superano i quattro metri e sono annualmente cagione di inondazioni che per chilometri e chilometri sommergono l'estrema parte della grande pianura della Zeta sulla sponda orientale e la ricca vallata della Crmnica, all'interno di Vir, su quella occidentale, ed attuare infine tutte queste opere in un paese disgraziatamente sprovisto di ogni materia prima, tranne il suolo stesso, formato d'arida pietra, e quasi privo di sperimentata mano d'opera, costituiva un insieme di problemi tali da rendere l'impresa veramente ardua.

Ad evitare gran parte di queste difficoltà il Sindacato italo-montenegrino aveva mantenuto il suo programma entro limiti modesti. Esso non prevedeva infatti, per la creazione del porto di Antivari, che la costruzione di un pennello radicato alla riva della penisola Volovica, che chiude a mezzogiorno la rada, coronato da una banchina di sette od otto metri di larghezza, approdabile solo con calma di mare, migliorando le condizioni idrauliche della attigua valle con la semplice rettificazione dell'estremo tronco del torrente Rikavac, così da lasciare ancora l'insenatura più interna esposta ad un rapido interrimento; e di realizzare la comunicazione ferroviaria tra il mare e il lago mediante una tramvia da stabilirsi sulla stessa sede della strada carrozzabile del villaggio di Pristan, al fondo della rada, conduce a Virbazar sul lago, passando pel valico del Sutorman a metri 805 sul mare.

Ma la Compagnia di Antivari non esitò un momento ad affrontare il problema intero e a prepararsi ad attuare il suo

programma in modo da garantire veramente ai nuovi traffici sicure vie e sicuri mezzi a quello sviluppo di industrie cui mirava l'istituzione del porto e della annessa zona a regime franco, e da richiamare su quelle vie non solo gli scambi col Montenegro, ma quelli eziandio con l'Albania, sottraendoli a tutti i rischi che offre alla navigazione la Bojana - meraviglioso corso, che avrebbe potuto costituire la migliore via di penetrazione verso un vastissimo *hinterland* se, oltre agli enormi banchi che ne ingombrano la foce, gravissime vicissitudini idrauliche non fossero sopravvenute a rovinarne il regime, con la immissione delle acque del Drin, esule volontario e prepotente dall'originario suo letto, e causa dei rigurgiti che da tanti anni ormai seminano la distruzione e la morte sulle vaste gronde del lago di Scutari.

Nei riguardi appunto di più rapide comunicazioni con l'Albania, che ha in Scutari il suo più importante centro di popolazione e di commercio, la Compagnia avrebbe voluto, secondata pienamente dal Governo montenegrino, portare la progettata ferrovia attraverso il Primorje a sboccare in un punto quanto più prossimo fosse possibile a Scutari; e a questo intento aveva studiato un tracciato, relativamente facile, che, girando a Sud il massiccio centrale del Rumija, andava a finire sul lago presso Murici. Ma l'attuazione del tracciato implicava un breve sconfinamento in territorio turco, che le più attive premure da parte del Governo montenegrino non valsero a far concedere dal vicino impero, neppure a prezzo di uno scambio ad esso vantaggiosissimo di limitate zone territoriali. E il progetto dovè così essere abbandonato per tornare al primitivo concetto di raggiungere il lago a Vir.

Quanto al porto, la Compagnia spingendo lo sguardo lontano nell'avvenire, riconobbe la convenienza di dar non solo sicuro approdo alle navi in ogni tempo e spediti mezzi di trasbordo, ma di coordinare il ristretto programma di opere richieste per i più immediati bisogni e per quelli del più prossimo avvenire ad un più vasto piano che potesse un giorno rispondere alle esigenze dei traffici in una estesa regione al di là dei confini del Montenegro e dell'alta Albania. E in armonia con questo piano accettò nuove linee per la sistemazione idraulica della bassa pianura di Antivari, atte a meglio garantire sia la graduale bonifica di quei terreni sia l'efficace difesa del porto contro gli interrimenti, e volle altresì coordi-

nato il tutto al piano regolatore, da essa presentato e dal principesco Governo approvato, per la creazione di una nuova città - la « Nuova Antivari » - della quale il principe Nicola solennemente posava il 9 maggio 1907 la prima pietra.

La Compagnia s'assunse poi il compito di dotare le rive del lago di comodi approdi, oltre che allo scalo di Vir, stazione terminale della ferrovia, agli sbocchi delle due grandi arterie che conducono al lago: Plavnitza - naturale scalo della città di Podgoritza, su cui convergono anche le strade scendenti dai distretti nord-orientali del Montenegro - e Rijeka - naturale scalo di Cettigne - e di provvedere insieme mezzi atti ad



BANCHINA DEL PORTO DI ANTIVARI.

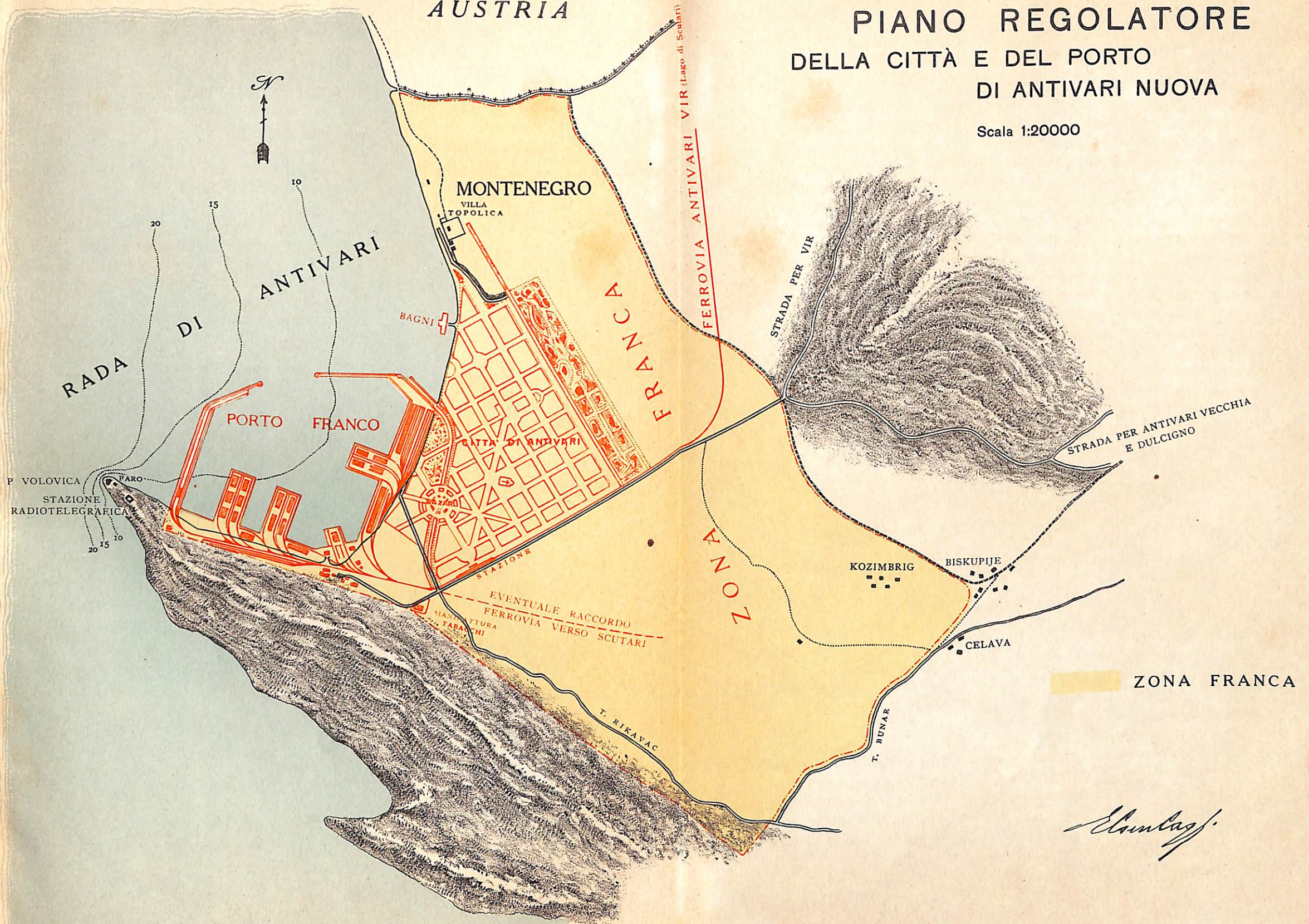
assicurare regolari e rapide comunicazioni tra quegli approdi e lo scalo di Scutari, per il trasporto così delle merci come dei passeggeri e per quello della posta, tanto montenegrina quanto italiana, i cui servizi le venivano dai rispettivi Governi affidati.

Infine la Compagnia decideva di rilevare dalla Società Marconi la stazione radiotelegrafica eretta sulla punta Volovica e comunicante con quella di San Cataldo a Bari, stazione che essa esercita ormai da circa due anni.

AUSTRIA

PIANO REGOLATORE DELLA CITTÀ E DEL PORTO DI ANTIVARI NUOVA

Scala 1:20000



Il porto di Antivari.

La rada di Antivari, protetta a mezzogiorno dalla penisola Volovica, limitata a levante dall'estremo lembo della pianura di Antivari, che scende al mare con una sottile spiaggia dolcemente incurvata verso maestro, sino a raccordarsi con gli appicchi rocciosi della punta Ratec a Sud di Spizza, misura tra le sue punte estreme un'apertura di circa quattro chilometri volta a ponente e una massima rientranza di oltre un chilometro e mezzo, con una superficie d'acqua di circa cinque chilometri quadrati. La curva dei quindici metri di fondo, contornando da presso le due punte, s'addentra nella rada per



PORTO DI ANTIVARI.

metà quasi della sua totale rientranza; a terra, il fondo, formato di tenace fango argilloso misto a sabbia, generalmente rivestito di un folto manto di alghe, si alza con dolce pendenza verso la spiaggia, cui segue la pianura di Antivari, dominata in fondo dalle brulle pendici del Rumija, con la sua cima eretta a 1600 metri sul mare, e coronata da levante a maestro dai colli di Sustas e Susanj, coperti di meravigliosi oliveti. Al di là dell'arco di spiaggia, la costa si prolunga in

una serie di promontori digradanti in magico spettacolo verso maestro. A metà circa dello sviluppo della rada, fra le punte Volovica e Ratec, sbocca il torrente Zeljeznitza, che nell'ultimo suo tronco segna il confine tra l'Austria e il Montenegro.

L'insieme delle opere dalla Compagnia progettate per Antivari è riprodotto nell'unito disegno rappresentante il piano regolatore così del porto come della futura città. Il minaccioso torrente Rikavac è nuovamente deviato, spostandone lo sbocco per oltre 500 metri verso Nord e prolungato in mare tra due moli guardiani spinti sino al naturale fondo di oltre 4 metri. Il porto è racchiuso fra due moli, di cui uno radicato alla penisola Volovica e l'altro staccato dall'estremità del molo guardiano in sinistra del Rikavac, ripiegati l'uno verso l'altro in guisa da lasciare tra le loro testate una bocca di metri 250, rivolta a Nord. Lungo la massima parte di quei moli corrono, verso l'interno, ampie calate, ed altre calate e ponti sporgenti svolgonsi fra le loro radici, con studiata disposizione in relazione al locale regime dei venti, alle esigenze proprie all'approdo delle varie classi di bastimenti, al carico, scarico e deposito delle merci di varia natura, ed a quelle dei servizi ferroviari.

Il porto racchiuso fra i due moli, compresi pure i terreni ad esso immediatamente annessi, misura una totale superficie di ettari 120, di cui ettari 70 occupati dallo specchio acqueo ed ettari 50 dalle calate e dai piazzali con gli annessi parchi ferroviari. Lo sviluppo totale delle previste banchine raggiunge metri lineari 4,500 - sviluppo sufficiente a smaltire, con appropriati impianti meccanici per lo sbarco e l'imbarco delle merci, un movimento di almeno tre milioni di tonnellate di merci all'anno, oltre il movimento postale e quello dei passeggeri. Dal piazzale presso la radice della penisola Volovica parte la linea per Vir, come di là dovrà partire il futuro raccordo ferroviario verso Scutari, con diretto accesso allo sporgente destinato ai servizi postali.

Attigua al porto - verso Nord - è prevista la creazione del quartiere operaio della nuova città, cui è assegnato tutto il terreno compreso fra il mare, la strada carrozzabile per Antivari-Vir e la diramazione per la villa principesca di Topolitza. E al di là dei limiti del porto e della Nuova Antivari stendesi per circa 4 chilometri quadrati di superficie la zona cui è riservata, in favore dello sviluppo industriale, la completa franchigia da ogni tassa governativa e comunale.

Secondo il programma approvato dal Governo e formante base dell'atto di concessione, il primo periodo di attuazione del complessivo piano di opere portuali doveva comprendere: la nuova deviazione del torrente Rikavac, con relativi moli guardiani alla foce; la costruzione di una prima parte del molo occidentale di difesa del porto, internamente munito di metri 300 di banchine atte all'accosto di bastimenti di pescaggio sino a metri 7; l'apertura di una strada di accesso al molo lungo il fianco della penisola Volovica, con la necessaria linea di rac-



IL MOLO DEL PORTO DI ANTIVARI IN COSTRUZIONE.

cordo alla ferrovia per Vir, e gli impianti di tettoie, magazzini, e altri accessori occorrenti per un regolare servizio.

E tali sono appunto le opere portuali oggi quasi completamente eseguite dalla Compagnia.

La nuova deviazione del torrente Rikavac, aperta già da tre anni, si è perfettamente dimostrata appropriata allo scopo per cui era stata suggerita e manca solo del completamento dei moli guardiani.

Il molo principale di difesa del porto è costruito per una lunghezza di metri 250 ed al suo interno stanno per completarsi i primi duecento metri di calata. Esso staccasi dalla collina Volovica a 800 metri circa dal sito ove sorgeva il vecchio

mandracchio, oggi colmato, e si prolunga in direzione di greco-tramontana su profondità che da 10 metri, a breve distanza dalla radice, crescono sino a metri 13 alla estremità del tronco costruito. Destinato a ridossare il porto dalle agitazioni provenienti per diretta propagazione o per espansione dalla bocca della rada, esso naturalmente lo lascia aperto ai venti di una parte del primo quadrante, i quali soffiano bensì dall'opposta e vicina riva della rada, ma possono tuttavia, per l'estrema loro violenza, sollevare fastidiose agitazioni. E pertanto prevedevasi, in attesa che potesse attuarsi il più vasto piano con le sue complete difese, di far seguire al primo braccio di molo, lungo metri 250, un secondo braccio d'un centinaio di metri, diretto ad Est, appunto destinato a ridossare lo specchio riservato agli approdi dai venti di terra. Ma l'efficace difesa già ottenuta col braccio costruito, congiunta alla poca frequenza di quei venti di terra cui l'opera si trova dal lato interno esposta e la speranza di aver presto bisogno di ampliare le linee dello scalo, hanno consigliato a soprassedere dapprima alla costruzione di quel secondo braccio e infine a convertire tale lavoro in un ulteriore prolungamento del primo braccio, secondo la stessa sua direzione attuale, con corrispondente prolungamento della banchina interna.

Le circostanze locali, accuratamente vagliate, hanno presieduto alla scelta del tipo di costruzione adottato per quest'opera. L'ottima pietra offerta dalla stessa collina su cui il molo doveva radicarsi, la necessità di ricavare lung'h'essa la strada di accesso e i necessari piazzali, la mancanza di un rifugio ove tenere al riparo speciali mezzi d'opera galleggianti, e le stesse modeste proporzioni del lavoro da compiersi nel primo periodo non lasciavano infatti dubbio sulla opportunità di adottare il tipo a gettata di massi naturali. L'opera è dunque essenzialmente costituita da una scogliera, protetta esternamente da un rivestimento di grandi pietre e munita all'interno di una risberma posta a metri 7.50 sotto il livello medio del mare, sulla quale si eleva il muro di sponda della banchina, emergente metri 2.50 da quello stesso livello. La calata, larga metri 22.50, è difesa verso l'esterno da un muraglione alto metri 6 sul mare, con la sua base protetta da una fila continua di massi artificiali del volume di 16 metri cubi, eretti sulla scogliera di difesa ed aventi il loro piano superiore a metri 3 sul mare. Contro la loro fronte viene ad addossarsi

l'esterno rivestimento di grossi massi naturali, del peso da 5 a 20 tonnellate ciascuno, concatenati con massi minori, accuratamente disposti secondo una scarpata di pendenza razionalmente proporzionata, scendendo dalla sommità al fondo del mare, alla intensità degli urti prodotti dai flutti. Complessivamente l'opera presenta al suo coronamento una larghezza di metri 30 circa, e alla sua base, sul fondo posto mediamente a metri 12 dal livello medio dell'acqua, una larghezza di oltre 60 metri. La quantità totale di pietra richiesta per la formazione dei primi 250 metri di molo ascende a circa 400,000 tonnellate.

Sull'ampia banchina del molo trovano posto, verso il muro di sponda, due binari, di cui uno di carico e l'altro di manovra, una zona di metri 9 di larghezza destinata a deposito scoperto e all'erezione di tettoie pel temporaneo ricovero delle merci, e a tergo di essa due altri binari, di cui uno di carico e l'altro promiscuamente adibito per ora alle manovre e al servizio dei lavori di prolungamento del molo. Sul tronco di banchina eseguito è già impiantata una tettoia della superficie di 400 metri quadrati.

Al posto dell'antico mandracchio è stato sistemato un vasto piazzale con annessi un pontile di approdo, raccordato anch'esso alla ferrovia, ed un moletto che ridossa un breve specchio acqueo, attiguo alla spiaggia, riservato all'ormeggio delle barche. All'innesto poi della strada di accesso al molo con il detto piazzale, è stato eretto un magazzino della superficie coperta di metri quadrati 500, con sovrastanti locali, ove trovansi allogati tutti gli uffici della Compagnia.

Intorno al grande piazzale sono aggruppati: il cantiere dei lavori del porto, l'edificio della Dogana, un piccolo ospedale con annesso ambulatorio ed una farmacia, eretti ed esercitati anch'essi dalla Compagnia, e la stazione ferroviaria.

I terreni compresi nei limiti del porto franco e quelli ad esso immediatamente attigui sono già stati, coi detriti provenienti dalle cave aperte per la costruzione del molo, pressochè completamente bonificati; e a meglio assicurare al passeggiere un confortevole e grato soggiorno, su quella che ancora pochi anni or sono era una landa quasi deserta ed inospite, la Compagnia ha eretto sul fianco della collina Volovica un vasto albergo - Hotel Marina - cui fa seguito una serie di altri edifici destinati agli alloggi dei funzionari.

L'esercizio del porto franco di Antivari è stato solenne-

mente inaugurato il 23 ottobre 1909, e da quel giorno la Compagnia ne ha preso dal Governo montenegrino la consegna e ne amministra direttamente tutti i servizi, all'infuori soltanto della pubblica sicurezza. La condotta dei lavori, eseguiti dapprima mediante appalto, poi in economia, su progetti e sotto l'alta direzione del sottoscritto, è stata successivamente affidata a due altri funzionari del Genio civile italiano, gli aiutanti di prima classe Ferruccio Manotti e Arturo De Angelis. A quest'ultimo è succeduto ai primi del 1909 l'ing. Egidio Sala, cui tuttora è affidata la locale condotta delle opere.

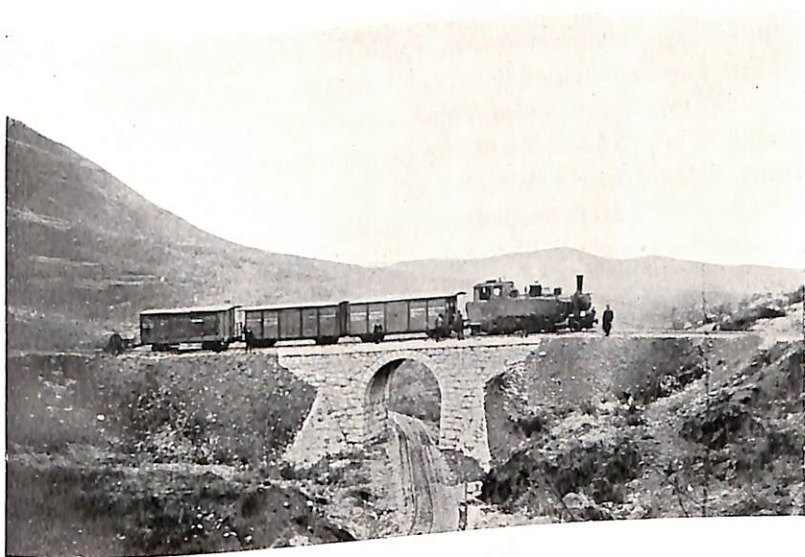
La ferrovia dal porto di Antivari al lago di Scutari.

Il progetto della ferrovia da Antivari a Vir è opera del presidente della Compagnia, on. ing. R. Paganini. Nè a fissare l'ardito tracciato su per le gole e le balze e i tormentati fianchi della regione montuosa, che separa la piana di Antivari dalla vallata della Crmnica - il cui valico naturale è posto a oltre 800 metri sul mare, mentre la distanza orizzontale fra i punti estremi della linea non supera i 18 chilometri - mantenendo la spesa per l'esecuzione dell'opera in limiti molto bassi, che non dovevano possibilmente superare i tre milioni di corone, occorreva meno dell'abilità di un vecchio e geniale costruttore di ferrovie. Egli vide subito che ad assicurare un servizio regolare bisognava senz'altro abbandonare il primitivo progetto di una semplice tramvia a vapore sulla strada carrozzabile e concepì il disegno di una vera e propria ferrovia economica da montagna, cui giunse ad assegnare, attraverso difficoltà non lievi e dopo studi lunghi e faticosi, il tracciato che desta oggi l'ammirazione di quanti percorrono la linea. La tirannia dello spazio e delle somme disponibili imposero di accentuare in misura sensibilissima le modalità che sopra tutte caratterizzano le ferrovie di montagna. Le pendenze salvo i due tratti estremi pianeggianti, raramente scendono al disotto del 40 per mille, ed i raggi delle curve raggiungono in vari punti un minimo di metri 30. Lo scartamento della linea è di metri 0.75, uguale a quello delle ferrovie della Bosnia-Erzegovina e Dalmazia. L'armamento è formato con rotaie di acciaio lunghe 9 metri, del peso di chilogrammi 16 per metro lineare, su traverse pure d'acciaio.

Lo sviluppo totale della ferrovia, dal molo del porto di

Antivari allo scalo di Vir sul lago di Scutari, è di chilometri 44, diviso quasi esattamente in parti eguali dal punto culminante, situato sotto il valico del Sutorman, a metri 660 sul mare, verso Antivari. Da quel punto la linea comincia a scendere verso Vir, attraversando il monte con una galleria di 1300 metri di lunghezza, la cui apertura ha presentato difficoltà notevolissime, per la natura del terreno attraversato, costituito di argilla scagliosa e in qualche parte di banchi calcarei, con infiltrazioni d'acqua abbondantissime, specialmente presso l'imbocco verso Vir.

La galleria è larga metri 3.50 ed alta metri 4.50 ed è tutta



LUNGO LA LINEA FERROVIARIA.

rivestita di muratura e munita di arco rovescio. Le altre opere d'arte più importanti sono rappresentate principalmente da lavori di consolidamento, richiesti dalla natura argillosa dei terreni su cui svolge in massima parte la linea, da alcuni argini di grande rilievo, da muri di sostegno di notevole altezza e da qualche trincea profonda. Si hanno poi numerosissimi ponticelli e due ponti in muratura di maggiore importanza, uno sul Crni potok e l'altro a Limljani.

La linea, dopo aver attraversata la pianura di Antivari, fiancheggiando la strada carrozzabile, entra, a Popovich, tra i meravigliosi uliveti che rivestono i pendii delle colline di Sustas

e ne risale a mezza costa il fianco fin sopra a Zupci — il più ricco villaggio della regione, popolato dai discendenti di antiche famiglie serbe di religione cattolica, posto al fondo della valle del Zeljeznitza. Al di là di Zupci, la linea entra in una vasta gola, dominata dai contrafforti dei monti Vrsuta e del Lonac, che coronano alcuni vecchi *bloekhouses* turchi, e si slancia quindi all'assalto del valico per una serie di serpentine, d'onde si fa sempre più imponente il paesaggio sottostante, dalle squalide vette giù giù per l'erte pendici sino alle ridenti convalli di Sustas e Susanj, alla pianura di Antivari, dominata dal Rumija solenne, alla rada, mollemente contornata dalla sua spiaggia, e alla costa profilantesi al di là della punta Volovica, sino a Val di Noce e a Dulcigno. Passa sotto il villaggio turco di Tudjemile, accompagna per un tratto la strada carrozzabile, ripetutamente la traversa, accelerando l'ascesa, e giunge finalmente al suo punto culminante, donde per la galleria del Sutorman, con pendenza variabile fra l'8 e il 17 per mille, comincia la sua discesa verso Vir.

Lo sbocco Nord s'apre sulla vallata della Crmnica, coronata di aride balze, al di là delle quali altre aride cime si distendono a perdita d'occhio — tutto un oceano pietrificato — ma allietata in basso da graziosi terrazzi coperti di viti e di frutteti e dalla ricca pianura tutta verde, confusa al suo estremo lembo nella luce cerula del lago. La linea scende rapida, passando dall'uno all'altro fianco della gola a Nord del Sutorman, raggiunge e sorpassa la carrozzabile a Dobrava, tocca Limljani e Bolievici e con un ultimo tratto pianeggiante raggiunge Vir sulla sponda destra dello sbocco del fiume nel lago.

La stazione terminale della linea, al porto di Antivari, è situata sul grande piazzale presso l'origine della strada d'accesso al molo; ma altro edificio ad uso di stazione trovasi già eretto al di là del ponte sul Rikavac, in servizio della costruenda nuova città. Sono annessi a questa ultima stazione un magazzino ferroviario e la rimessa locomotive. Lungo la linea si hanno altre sette piccole stazioni, a Popovich, Zubci, Tudjemile, Sutorman, Dobrava, Limljani e Bolievici, e infine l'altra stazione terminale a Vir, comprendente un fabbricato viaggiatori con annesso *buffet*, un deposito locomotive e un'officina di riparazione in servizio tanto della ferrovia quanto della navigazione sul lago.

Le stazioni sono tutte poste in comunicazione fra loro e

con la Direzione generale di Antivari mediante apposita rete telefonica.

Il servizio è fatto in parte con treni misti rimorchianti da locomotive e in parte con vetture automotrici per il trasporto della posta e dei passeggeri, alla velocità di 20 chilometri all'ora.

I treni postali sono in coincidenza, a Vir, coi piroscafi provenienti da Scutari (Posta italiana) e dagli scali di Plavnica e di Rijeka (Posta montenegrina) e ad Antivari coi vapori delle linee postali esercitate dalla Società *Puglia*.

I lavori di costruzione della ferrovia sono stati condotti, sotto l'alta direzione del sen. Roberto Paganini, da due valorosi tecnici, già suoi preziosi collaboratori in numerosissime imprese: l'ing. Vittorio Paganini e l'ing. Pasi. Incominciati nell'estate del 1906, essi poterono essere spinti con tanta ala-crità, malgrado le difficoltà di ogni specie incontrate nell'esecuzione, che la linea veniva regolarmente aperta all'esercizio sin dal 1° gennaio 1909, con una anticipazione di sei mesi sul termine prescritto nella convenzione col Governo montenegrino. I lavori sono stati eseguiti tutti in economia, impiegandovi sino a 1500 operai montenegrini nelle opere giornaliere.

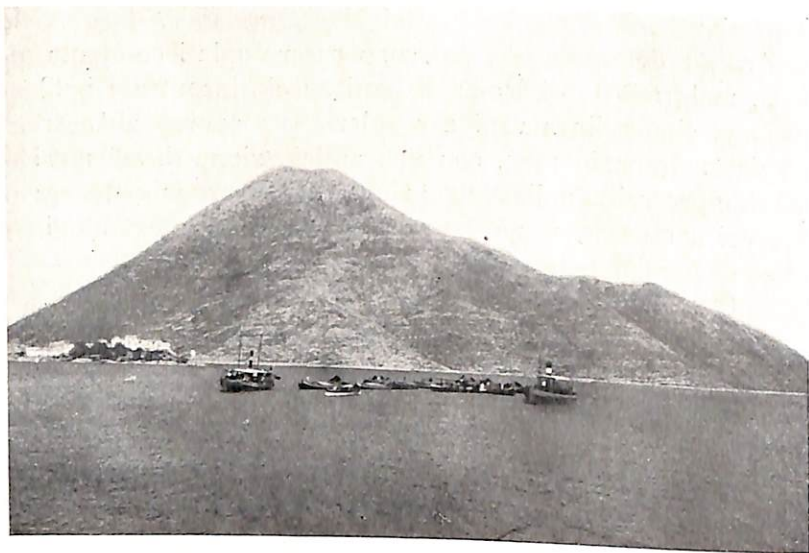
La navigazione sul lago di Scutari.

Le opere progettate dalla Compagnia sulle rive del lago miravano ad assicurare agli scali di Vir, Rijeka e Plavnica il diretto approdo dei piroscafi in tutte le stagioni, cioè con qualunque stato delle acque, eliminando così il grave inconveniente del trasbordo a mezzo delle barche localmente dette *lontre*, praticato prima, per gran parte dell'anno, quando la Società anglo-montenegrina esercitava la navigazione col solo suo piroscafo *Danitza*, rilevato poi, insieme con la concessione, dalla Compagnia di Antivari.

Il problema ha potuto esser con relativa facilità risolto pel solo scalo di Rijeka, posto all'estremità superiore d'un ristretto e lungo braccio di lago, che s'interna sino alle porte della piccola e ridente città, formando il letto del fiume Crnojevica, e nel quale naturalmente si mantiene aperto, sino a poco più di un chilometro a valle di Rijeka, un canale di oltre metri 2.50 di profondità, perfettamente atto alla navigazione. Più a monte il letto del fiume si alza e si fa di natura rocciosa, sicchè, a

voler stabilire l'approdo proprio nell'abitato, sarebbe stato necessario un lavoro lungo e costosissimo. Ciò ha portato a erigere lo scalo all'estremità del canale naturalmente navigabile, migliorato ed ampliato quanto occorreva per crearvi un bacino di evoluzione. Lo scalo comprende un edificio ad uso di agenzia lacuale, con annesso un magazzino per merci, uno scalo di alaggio pel tiro a terra e la riparazione del materiale galeggiante, uno scalo di approdo con pontile di legname a piano inclinato e una tettoia.

A Vir le condizioni di sistemazione di un regolare approdo erano ben altrimenti difficili. Il fiume, a valle del villaggio, internavasi nel lago per un tortuoso letto, dello sviluppo di



UNA PARTE DELLA FLOTTA DELLA COMPAGNIA SUL LAGO DI SCUTARI.

oltre due chilometri, traversato alla sua estremità da una barra della lunghezza di circa un chilometro. La sistemazione dell'accesso allo scalo è stata ottenuta mediante l'approfondamento e la rettificazione di quell'alveo, sopra un percorso di metri 1500, portandone il fondo a metri 2.50 sotto il livello delle massime magre, con l'apertura, in continuazione dello stesso, di un canale artificiale lungo metri 900, attraverso l'accennata barra, e con lo scavo di un bacino di evoluzione, immediatamente a valle di Vir, dinanzi allo scalo d'approdo. Quest'ultimo consiste in un muro di sponda lungo metri 50

ed emergente metri 2 sul livello delle massime piene, munito di piano inclinato e provvisto di una gru a mano, della portata di 3 tonnellate, per il carico e lo scarico delle merci o per il diretto loro trasbordo fra carro ferroviario e galleggiante. Allo scalo trovasi annesso un magazzino per il deposito delle merci.

A Plavnica presentavansi infine le maggiori difficoltà. Lo scalo, situato sulla riva di un ramo del fiume Moratcha, chiamato appunto Plavnica, non era in alcuna stagione dell'anno accessibile ai piroscafi, i quali dovevano, durante le maggiori magre, gettar l'ancora sino a distanza, dal punto di approdo, di 3 o 4 chilometri, che superavansi poi mediante *lontre*. Fu a lungo studiato se convenisse canalizzare il corso della Plavnica,

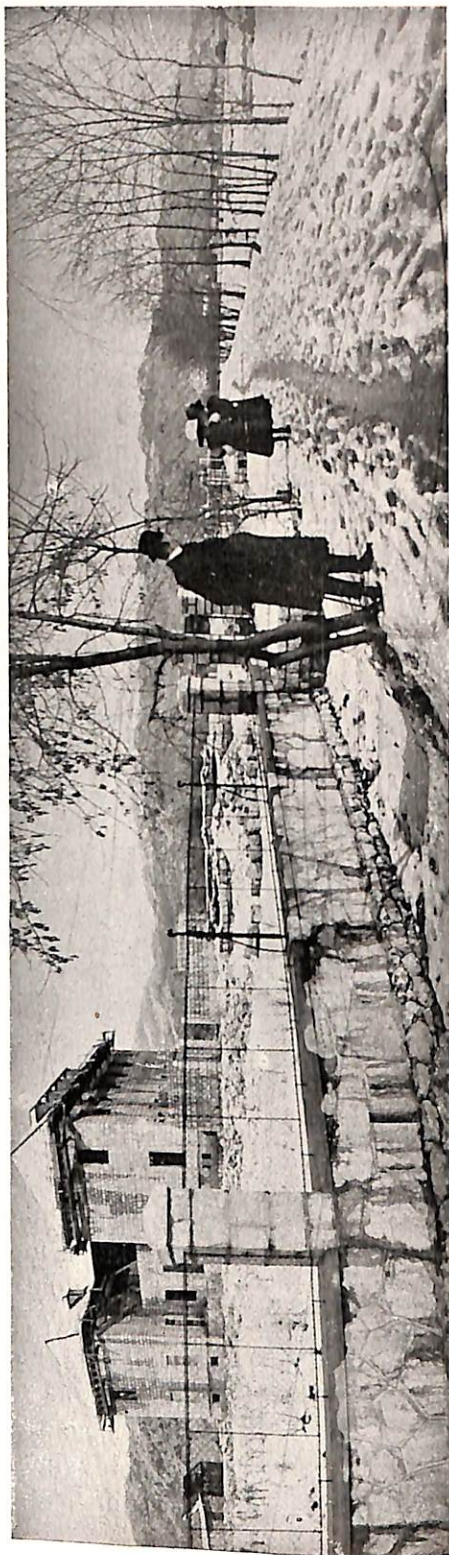


TRAGHETTO A RIJEKA.

ovvero prolungare entro il lago, in forma d'argine, la strada proveniente da Podgoritzza, ovvero aprire apposito canale attraverso la riva paludosa fino a raggiungere il fondale di metri 2.50. E fu quest'ultimo il partito al quale la Compagnia credette di dare la preferenza. Il lavoro implicava l'apertura di un canale di 3 chilometri di lunghezza, con uno scavo al di sotto delle massime magre di circa 60,000 metri cubi di materiali; lavoro già ragguardevolissimo, date le condizioni locali, ma le cui difficoltà andarono poi molto al di là delle previsioni, essendosi incontrati estesi banchi di argilla compattissima, che hanno notevolmente ritardato il compimento dell'opera. Di fronte a tali difficoltà, la Compagnia si è ultimamente de-

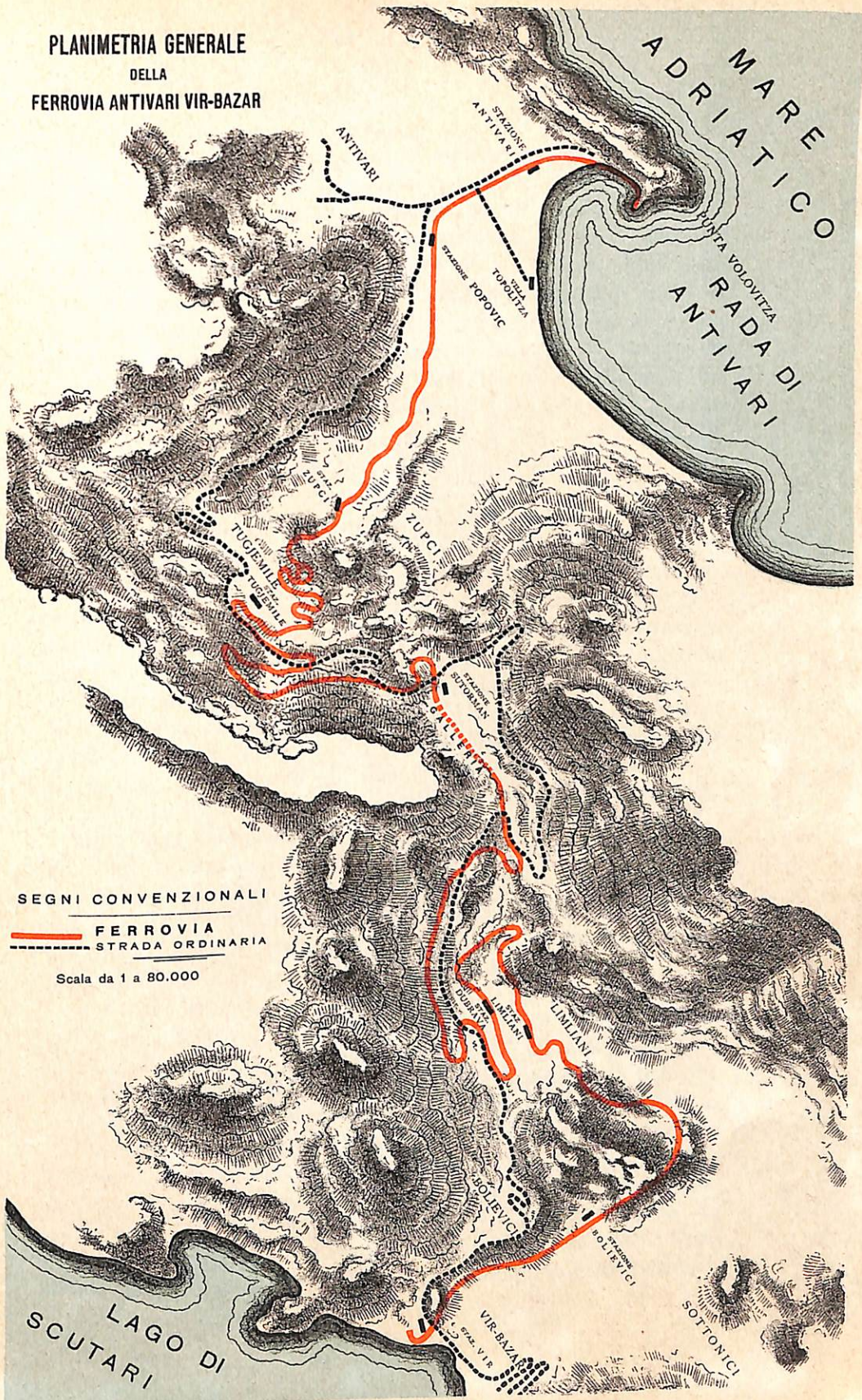


NEL BAZAR DI ANTIVARI VECCHIA.



LA LEGAZIONE D' ITALIA A CETTIGNE, IN COSTRUZIONE.

PLANIMETRIA GENERALE DELLA FERROVIA ANTIVARI VIR-BAZAR





cisa, col consenso del Governo Montenegrino, ad abbandonare in parte il progetto in esecuzione, per adottare una soluzione intermedia fra il canale di accesso al vecchio scalo e il prolungamento entro il lago, della strada proveniente da Podgoritz. Quest'ultima sarà, secondo il nuovo piano, già in corso avanzato di attuazione, prolungata di circa 2 chilometri entro il lago, ed alla sua estremità sarà stabilito un regolare scalo, con banchine di approdo, convenientemente arredate, e bacino di evoluzione e stazionamento, cui darà accesso dal largo un tronco di circa 1 chilometro di canale già completamente aperto.

La flotta della Compagnia, in esercizio sul lago di Scutari, comprende: cinque piroscafi; una lancia-automobile, *Vir*, capace di portare 20 passeggeri; altra lancia-automobile, *Oka*, pel solo trasporto di posta, e 12 *maone* della portata da 35 a 40 tonnellate ciascuna.

Con tale flotta la Compagnia si è messa in grado di rispondere alle maggiori esigenze dei servizi assunti, provvedendo a corse regolari e giornaliere fra i tre scali montenegrini e quello di Scutari. Ma la mancanza di un diretto approdo al più importante degli scali montenegrini, cioè a quello di Plavnica, non ancora completamente sistemato, costituisce tuttavia un incaglio ed un onere molto grave, di cui il commercio si risente, e che ha sin qui impedito di vincere quella concorrenza della « Bojana », che il complessivo sistema di trasporti assunti dalla Compagnia a base del suo programma è indubbiamente destinato a battere.

Ma se alle nuove vie create dalla Compagnia ancora non affluiscono tutti i traffici che sono loro naturalmente riservati, sta non di meno il fatto che già su di esse il movimento ha raggiunto uno sviluppo ragguardevolissimo.

Il trasporto delle merci, e più ancora quello dei passeggeri, sulla ferrovia ha così rapidamente sorpassato le previsioni, da esigere, a distanza di poco più di un anno dall'apertura dell'esercizio, la fornitura di nuovo materiale di trazione e da trasporto, ed il movimento del porto, a un solo anno di distanza dall'apertura, si era più che sestuplicato. La Società commerciale d'Oriente — altra impresa dovuta all'iniziativa dell'on. Paganini e del comm. Volpi — costituita tutta da capitali italiani, e la Società commerciale di Niksic, formata da capitalisti montenegrini, hanno già istituito ad Antivari i loro uffici, con agenzie e magazzini di deposito; numerosi commer-

cianti italiani, montenegrini e albanesi già vi esplicano la loro attività feconda, e i prodotti italiani vi affluiscono ogni dì più abbondanti, per dirigersi ai conquistati mercati montenegrini, in attesa di potersi per le nuove vie diffondere a mercati più lontani e al grande emporio albanese di Scutari.

Tali risultati tanto più confortano a sperare nell'avvenire, quando si rifletta che i servizi esercitati dalla Compagnia sono appena al loro inizio; che al loro assetto manca ancora, oltre a una definitiva organizzazione, ora in via di formazione, il compimento delle opere sul lago di Scutari, e che oggi appena sta per iniziarsi ad Antivari l'impianto dei primi stabilimenti industriali, mentre tutto fa a buon diritto credere che sulla vasta zona libera d'ogni aggravio fiscale, immediatamente annessa ad un porto modernamente sistemato e che per le sue naturali condizioni è destinato a divenire uno dei migliori e più importanti scali marittimi dell'Adriatico, le più svariate industrie saranno attratte a stabilirvisi.

D'altronde la Compagnia già si prepara ad estendere maggiormente le sue vie di penetrazione in Montenegro. Incoraggiata dal Governo Reale, essa sta studiando la costruzione di una ferrovia economica fra il nuovo scalo di Plavnica e la città di Podgoritza, lungo l'esistente strada carrozzabile — linea che, migliorando enormemente le condizioni dei trasporti su quella arteria importantissima, non potrà a meno di imprimere nuovo e notevole impulso ai traffici per la via del porto di Antivari, e che successivamente potrà anche essere prolungata sino a Danjlograd, verso le ricche regioni nord-orientali del Montenegro.

Conclusione.

Tali sono le opere attuate sino ad oggi dall'iniziativa italiana nel Montenegro; tali i programmi ch'essa preparasi immediatamente a svolgere. Il Monopolio dei tabacchi, dopo aver trionfato d'ogni difficoltà tecnica e politica, organizzato perfettamente in ogni sua parte, procede sicuramente in una via di sempre più florido sviluppo; la Compagnia di Antivari, raggiunto quasi il compimento intero delle opere intraprese, concentra oggi le più attive cure a dar definitiva organizzazione ai suoi servizi, e si prepara frattanto ad estendere maggiormente le sue vie di penetrazione, ad assicurare nuovi scambi —

in ciò aiutata dalla Società commerciale d'Oriente - e a promuovere quello sviluppo industriale cui è destinato il regime di franchigia ottenuto dal Regio Governo in favore del porto di Antivari.

Il programma attuato dalla Compagnia certamente si è risentito, nel suo svolgimento, di qualche incertezza, dovuta tanto alle difficoltà d'ogni ordine incontrate quanto alle sempre crescenti esigenze di nuovi sacrifici finanziari, cui i fondatori dell'ardua impresa non hanno tuttavia mancato di corrispondere. Nè può meravigliare se il vasto programma attuato e un insieme di opere quale quello sommariamente descritto in queste pagine abbiano richiesto somme maggiori di quelle originariamente previste e che di fatto ne hanno più che raddop-



IL PALAZZO DEL PRINCIPE DANILO NEL MONTENEGRO.

piato l'ammontare. Al maggior sacrificio personale con alto senso patriottico si sono sobbarcati i capitalisti della Compagnia, ben più mirando ad assicurare il successo dell'impresa, per il vantaggio comune dei due paesi, che confidando in una futura remunerazione, a garantir la quale non sarebbero certamente bastate nè la sovvenzione accordata dal Governo montenegrino sotto forma di un tenue interesse sul capitale iniziale di quattro milioni di corone, nè quella accordata dal Governo italiano pei servizi postali italiani, alla stessa Compagnia affidati.

Da quelle incertezze e dalle complesse difficoltà che hanno circondato tutto lo svolgimento dell'impresa indubbiamente è derivato qualche difetto o qualche manchevolezza, ma a parte che essi potranno con una oculata e ben organizzata direzione d'esercizio essere man mano eliminati od attenuati, resta, degna veramente di schietta ammirazione, l'opera compiuta. Opera dalla quale il Montenegro ha già tratto benefici grandissimi, ai quali altri maggiori seguiranno, oggi che le sue vie sono alfine

redente da ogni vincolo, e dalla quale i commerci italiani confidano altresì di trarre vantaggio; opera voluta dai pacifici ideali dei due popoli e diretta alla pacifica espansione delle loro attività civili.



115595

